



METROPOLITAN  
TRANSPORTATION  
COMMISSION



# 靈活機動

造福下一代

三藩市灣區交通2030計劃  
草案 二零零五年十月

TRANSPORTATION  
2030



METROPOLITAN  
TRANSPORTATION  
COMMISSION

## MTC專員

Steve Kinsey, 主席  
Marin郡及下屬各市

Jon Rubin, 副主席  
三藩市市長受命人

Tom Ammiano  
三藩市暨三藩郡

Irma L. Anderson  
Contra Costa郡下屬各市

Tom Azumbrado  
美國住房與城市發展部

James T. Beall Jr.  
Santa Clara郡

Mark DeSaulnier  
Costra Costa郡

Bill Dodd  
Napa郡及下屬各市

Dorene M. Giacomini  
美國交通部

Scott Haggerty  
Alameda郡

Barbara Kaufman  
三藩市灣區保護與開發委員會

Sue Lempert  
San Mateo郡下屬各市

John McLemore  
Santa Clara郡下屬各市

Michael D. Nevin  
San Mateo郡

Bijan Sartipi  
州商務、交通與住房局

James P. Spering  
Solano郡及下屬各市

Pamela Torliatt  
灣區政府間協會

Sharon Wright  
Sonoma郡及下屬各市

Shelia Young  
Alameda郡下屬各市

## 管理職員

Steve Heminger  
執行總監

Ann Flemer  
運營副總監

Therese W. McMillan  
政策副總監

Francis Chin  
總律師

## 交通2030計劃 計劃職員

Doug Kimsey  
規劃部部長

Ashley Nguyen  
交通2030項目主管

Alix Bockelman, Tom Bryan, Melanie Choy,  
James Corless, Jeff Georgevich, Pierce  
Gould, Al Huerby, Doug Johnson, Valerie  
Knepper, Theresa Romell, Connie Soper,  
Li Zhang  
計劃職員

Joe Curley  
主編

John Goodwin, Steve Heminger, Brenda Kahn,  
Doug Kimsey, Lisa Klein, Ashley Nguyen  
撰稿人

Catalina Alvarado, Karin Betts, John  
Goodwin, Ellen Griffin, Brenda Kahn  
助理編輯

Catalina Alvarado, John Goodwin, Ellen  
Griffin, Bruce Riordan (Elmwood諮詢公司),  
Carolyn Verheyen (Moore Iacofano Goltsman,  
Inc.)  
公眾參與

Peter Beeler, David Cooper, Michele Stone  
美術設計製作

Peter Beeler, Garlynn Woodson  
地圖製作

Benjamin Espinosa, Rachel Gossen, Shimon  
Israel, Chuck Purvis, Rupinder Singh  
出行數據

Finger Design Associates, Oakland, CA  
設計

Paris Printing, Point Richmond, CA  
印刷

封面照片攝影, Sean Justice, Getty Images

所有照片如果沒有署名, 均由MTC檔案館提供



用回收紙印製

今天，灣區的地面交通運輸系統的保養狀況很差，在高峰時間嚴重擁塞，並且資金非常短缺。這些狀況的形成已經有幾十年之久，非一夜之間可以逆轉。但是它們是可以改變的。

此交通2030計劃草案繪製出一份25年的發展藍圖，來改變灣區的交通體系，實現理想的遠景，做到街道和高速公路上的漏洞只是個別情況，而非普遍現象；本地區的橋梁能夠抵禦最強烈的地震；所有巴士上的車門都能夠正常開閉；火車站的扶梯和售票機不再被貼上“無法正常工作”的標誌；而行人、輪椅和嬰兒車也不再受到斷裂的人行道的威脅。到2030年，一張電子收費卡可以使得數百萬乘客每天在灣區方便地乘坐巴士、火車、輪渡或者纜車；電子收費方式可以使擁塞的收費站成為遙遠的記憶；而未來人們也可以通過自己攜帶的任意一種便攜式的電子器具查閱關於本地區每一條高速公路和公交路綫的實時交通狀況信息。



PETER GADE

## “我們後代的機動性取決於我們今天所採取的大膽步驟。”

交通2030計劃的設想也包容經過仔細選擇的附加服務來補充灣區的交通允許系統。這些包括擴展灣區捷運(BART)至聖何塞和Santa Clara；疏通本地區某些最惡劣的高速公路瓶頸地段（包括Cordelia接合點、Novato窄道和Caldecott隧道）；並且完成一個高乘坐率車輛專用車道網絡，以便提高本地區快速巴士、搭車者甚至是支付過路費的單獨駕駛者的行駛速度。

（感謝施瓦辛格州長剛剛簽署的法案，單獨駕駛者將很快能夠支付一定費用，享用Alameda與Santa Clara郡的搭車專用車道，這是對公路定價理念在緩解道路堵塞方面的潛力的一個重要的實地檢驗場。

所有這些都是可能的。但是只有坦誠地認可所需要的艱苦工作，有樂於實驗和改良的願望，以及大量的額外資金，才能夠做到。交通2030計劃草案為恢復我們所繼承的交通運輸基礎設施投入了重要的初期投資，發揮出我們的現有系統的最大產能，並且為子孫萬代創造最大的蔭澤。不過，仍然需要更多的投入 - 不僅有政治方面也有資產方面 - 將是完全實現交通2030計劃遠景所必需的。

另外一項挑戰將是確定額外的一百多萬人口將在哪裏居住以及一百多萬份新的工作將在哪裏安置。在準備交通2030計劃草案的過程中，MTC得到公眾的大力支持，來取得更優良的交通轉運服務和土地使用決策，開發更方便

## “首要的任務是修理和恢復灣區現有的交通運輸資產。”

的交通運輸方式，並且在圍繞新開發地點的相關事務方面追求更大的區域合作。我們的底線是，灣區必須在其現有的城區和郊區容納更多的自身增長，這些地區已經得到本地區公路和公交系統的良好服務。

交通2030計劃草案提出三項廣泛的辦法來為灣區居民增加機動性並且學校、工作、醫療服務和其他關鍵的地點的可達性。這三項戰略可以被總結為：足夠保養、系統效率以及戰略擴展。

### 足夠保養

第一項工作就是修理並且恢復灣區現有的交通設施，這當中有一些是在本地區開始城市化之初就已經建成的。這是一項豐富的遺產 - 從州立高速公路系統到幹線鐵路網絡到地方街道網 - 都陷入了嚴重的修繕不足之中。我們建議播出本計劃百分之八十五的預算來運作和維持現有的交通運輸系統。不過除了大力強調“修繕優先”，僅是把我們的公交、高速公路和公路網絡恢復到最佳狀態就需要額外投入190億元。這項維修方面的短缺大大超出了我們預期在今後25年之內能夠獲得的，用來進行新的擴展計劃

的資金。換言之，我們可能需要乾脆關閉灣區建設計劃二十多年，而仍然缺乏足夠的資金來很好地維護現有的設施。

燃油稅一向是資助填補路面漏洞和更換陳舊巴士的傳統來源。不言而喻，我們在這些工作當中已經落後，因為十多年來聯邦和州的燃油稅率都沒有增長過。事實上，聯邦和州稅收相加的總體購買力（目前為每加侖36仙）自1990年以來已經下降了百分之二十五。不過，清醒的政治形勢評估顯示大幅度增加燃油稅是不可能的。在立法者上一次提高燃油稅之後不僅已經過去了十多年，而且在2004年國會以及州議會辯論上要調整稅率的企圖也歸于失敗，並且油價持續走高可能會斷送關於至少在未來幾年提高燃油稅的辯論。這將會更加迫使地方政府承擔起由國會和立法者放棄的交通運輸籌款的責任。因此，灣區各郡在尋求延長或者實施本地銷售稅措施來支持交通系統的時候一定要包括一個健康的預留款額度來保障持續的維修活動。



GEORGE DRAPER

旨在改進基礎設施的新財政承諾不應該毫無附加條件的限制。獲得額外地方道路資金的都市應該滿足“保持努力”的標準，以確保他們不把現有的資金從本地道路挪用到其他市政計劃中去。領取維修資金的公交運營商同樣也應該按照要求調整乘客費率以及其他地方收入，來保持與通貨膨脹持平，從而穩定並且減少他們的維修積壓。任何公共機構，除非同意支持並且落實改進交通網絡效率的措施（詳見本章下一節），都不能領取額外資金。在維修我們的道路、橋梁和公交系統方面急需新的資金。但是在如何花費這些資金方面，我們同樣急需新的，對可信度與透明度的關注。

## 系統效率

困擾灣區以及絕大多數美國大都會的交通堵塞主要有兩個原因。首先，在很多眾所周知的瓶頸地段諸如海灣大橋收費站和高速路交叉口，有太多的車要在同一時間擠過一個狹小的空間。需求超過了運力，於是導致延誤。第二，有多達百分之50的交通堵塞不是由於缺乏運力造成，而是由於事故、拋錨和其他路面情況。這些意外狀況經常會在每天阻塞交通數小時。通過改進處置這些交通事故的反應時間 - 更好的是完全避免其中的一些情況 - 我們能夠在減少延誤方面取得良好的進步。

讓我們來看一下一起典型的高速公路撞車事故：事故一旦發生，車流就開始減慢。出事的車輛停留在高速公路上的時間越長，堵塞的路段就延展得越長。要不了多久，甚至連緊急服務車輛都要費很大的事才能抵達現場來處理傷者和清理車道。現在來想象一下，如果事故在發生後的幾秒鐘之內就能夠被路邊感應器或者上方的攝像機探測到。想象一下如果一輛不斷巡邏的拖車從一個就近的地點立即被派出前往清理現場。再想象一下，如果可以更換的告示板以及511電話系統的廣播已經警示出行者去考慮替代的路線，以繞過逐漸增加的延誤區域。

這可以說並非科學幻想小說。所有這些技術今天都存在於灣區高速公路系統的某些區段。但是為了達到更好的系統效率仍然還有幾個步驟要走。我



**“有多達百分之50的交通堵塞不是由於缺乏運力造成，而是由於事故、拋錨和其他路面情況。”**

們必須完成高速公路網絡的儀器配套，這樣加州交通廳(Caltrans)和加州高速公路巡邏隊(CHP)可以在最需要的地方疏導駕駛者。我們必須擴展高速公路服務巡邏，這樣有更多的拖車為受困的駕駛者服務。我們也必須建設好511電話和網絡出行者信息系統，這樣駕駛者和公交乘客就可以根據實時的信息採取更聰明的出行選擇。交通2030計劃草案讓我們更加接近這些目標。

類似這樣的技術也可以幫助我們處理在高峰時間不斷發生的交通堵塞。一項經過驗證的減少高速公路延誤的策略是在高速公路入口彎道上裝置交通燈，控制進入的車輛。這些彎道測量

儀在南加州廣泛使用，在我們的矜谷也相當常見。不過，地方政府反對由此對鄰近城市街道可能造成的“溢出性”的交通堵塞，這一直以來阻礙了在灣區更廣泛地安置此類裝置。這樣的反對必須得到克服，而MTC將與Caltrans以及受到影響的地方社區合作來做到這一點。另外一個阻礙疏導堵塞的因素是緊急反應服務者與重大高速公路事故之間的溝通不良，CHP、地方警署和消防部門之間，甚至是與街角值班崗哨之間權限矛盾，會對清理事故現場造成不必要的延誤。MTC也將為此尋求解決方案，如有必要則會對州法進行修正。

所幸的是，很多這些“智能交通”戰略的成本都很低 - 尤其是與大型道路或者公交擴建計劃相比的時候。因此，雖然需要新的資金，但資金需求問題並不是全面落實此戰略的主要障礙。



JOHN BENSON

更大的挑戰是克服交通運輸系統產權所有者與運營者之間的多重制度性重疊，使他們的共同使命成為團結一致，著眼於最大限度地擴大系統整體的效率 - 而不僅僅是他們恰巧擁有的那一部分。這樣的集體政治領導至今仍然匱乏。灣區交通界必須重新致力於為我們的民衆創建一個共同合作的事業。

但是合作也僅止於此而已。很難說對於一個鄉灣區這樣大的地區，有多少公交運營者算是“理想”的數目，但是任何精明的觀察家都不會宣稱26家各自為政的機構是一個正確的答案。除了在這諸多的系統之間促進更好的聯運 - 例如聯運通用卡 (TransLink®) - 現在也正是時候可以開始將這二十幾家運營商合併為較少數目也更容易管理的機構。鑒於本地區的公交系統所面臨的財政困境，我們不再能夠負擔（過去也許能夠負擔）如此之多的行政臃腫和重複支出。Napa郡已經將其所屬的六家市政公交運營者合併為一家機構，而東灣 (East Bay) 的幾家機構也在研究通過

部分合併他們的運營對於效率會產生什麼樣的影響。其他各郡應該如此效法，並且如有必要，州議會應該加快採取行動。

### 戰略擴展

可以直截了當地說，任何交通運輸計劃都應該尋求維護我們已經建立的系統並且盡可能高效地運營這一基礎設施。這些都可說是無可爭議的目標

- 儘管要達到這些目標還有很多工作要做。我們應該以何種方式、在何處以及何種條件下擴展灣區的道路、公交和單車/行人網絡，要在這些方面達成一致則是完全另外一件事情。自從1960年代的“不對高速公路建設的抗議”以來，本地區已經進行了關於擴展交通運力的長期辯論，這當中又有著不斷變化的，爭奪主導權的派系之爭。最初關於使用高速公路還是公交的爭執已經退化為是使用鐵路還是公車的爭鬥，甚至是關於修建什麼還是不修建什麼的吵鬧，緣由是害怕任何的運力擴展都會無情地導致更多的增

長和交通堵塞。經過了將近半個世紀的爭吵，現在應該是時候來打破這一衝突的模式，並且試圖建立一個共同的立場向未來前進。

讓我們從幾項事實開始。首先，修建大型高速公路 - 即建設跨州公路系統 - 的時代已經過去了。在今後的二十年當中，灣區預期花費在新的高速公路計劃上的資金會少于本國其他的大都會地區（只占全部支出的百分之三）。宣揚地方公交的人士假裝認為情況並非如此 - 很多人堅持這樣宣稱 - 這是對事實的忽略。這並不是說進一步的建設高乘坐率車輛 (HOV) 專用道、新的輔助車道來減少並道衝突以及改進高速公路交叉口的工程就不受到保障。很多這些類別的項目是需要的，也將會得到建設。但是，在地區規模上看，它們絕大多數是在當今見存的主幹道高速公路運力邊緣的修補性工作。

第二，公交系統擴展也並非萬應靈藥。在本地區的很多地方，鐵路服務將不會符合經濟或者交通上的道理 - 甚至在當今住房趨勢上大量增加密度的情況下也是如此。快速或者捷運巴士服務在那些住房密度低的地方將是一個更加經濟有效的替代方式，但是在巴士公交的恰當性方面也是有限度的。每一輛新的巴士都要求配有司機和油料，並且造成長期要求運營資金撥款來補助此項服務。

本地區“大眾公交”資源當中遭到最大浪費的仍然是絕大多數通勤車輛上

的空座位。如果本地區更多的上班人士遵循海灣大橋走廊地區所首倡的搭車自便模式，我們本應該會擁有一個更加有力的工具來減少交通擁塞，而不必浪費納稅人的金錢。

最後，擴展任何的出行方式都是在幾方面條件都適合的情況下才可以：僅舉幾例即有物質、社會以及財政條件等。在這些條件之內，可能才會達成關於擴展運力的新的共識。MTC在2001年採納3434號決議，鐵路以及巴士擴展計劃的時候，認識到在若干擁堵的走廊處建設附加的高速車道受到地理條件的限制，而選擇提供用鐵路或者巴士公交的替代方法來提高運力。交通2030計劃草案繼續了在這些走廊處項價值118億元的承諾。

自從採納3434號決議以來，MTC以及四家其他地區機構已經採納了一項聰明增長戰略來促進未來集中于現有以及計劃中的交通樞紐處的居民和商業區開發。認識到鐵路公交投資在開發方面對於實際環境會產生的衝擊，交通2030計劃草案為3434號決議設定的條件是，地方政府要採取步驟，通過一般性的計劃修正和區劃改動來落實聰

**“ 交通2030計劃草案開拓出新的領域，撥款2億元地方資金用於填補單車計劃。 ”**

明增長戰略。這一新的方式針對了灣區嚴重的住房短缺，並且從這些昂貴鐵路交通支綫投資中爭取到最大的乘客率增加。

從社會方面來看，交通2030計劃草案為傳統上服務匱乏的社區擴展了機動選擇：只能有限地得以使用汽車的耆老、殘障人士以及低收入居民；以及騎單車的人士與行人。個人的機動能力根據收入差異而有著明顯的差別。有殘障的人士面臨很多出行方面的障礙。由於灣區人口在今後25年內的老化，耆老出行者的需求相應會增長，並且要求我們象關注攫取新聞頭條的交通堵塞一樣予以細緻的關注。畢竟，到2030年，通勤上班將只占灣區所有出行的百分之二十七。

低收入出行者在機動“生命綫”方面的需求在某些情況下可以通過改進固定的公共交通路線服務予以滿足，在其他一些情況下通過輔助公交服務，以應召服務的方式滿足，以及在另外的情況下也可以通過共用汽車或者購車協助計劃解決。任何這些解決方案都要求新的款項，不過，交通2030計劃草案撥出2億1千6百萬元首付款以便使本地區的計劃得以啓動。



單車和步行是美國的兩種最古老交通形式，然而這些交通方式能夠得以平等使用我們的交通運輸設施是需要經過一番鬥爭的。所幸潮流正在變化。三座剛剛完工或者正在建設的跨海灣大橋 - Carquinez, Benicia-Martinez和海灣大橋東段 - 都開設有單車/行人通道。一項研究也正在進行，以評估在Richmond-San Rafael大橋設立此類通道。MTC的2001年地區交通計劃首次包括了一個地區單車藍圖，繪製出主要通道和小徑的網絡，在此基礎之上，交通2030計劃開拓出新的領域，撥款2億元地方資金用於填補單車計劃網絡的不足以及改進行人道設施。

財政方面的條件關乎任何擴展計劃是否得以實行，而在此領域的限制則是令人生畏的。它們包括立法部門在提高燃油稅方面的猶豫；憲法要求在批准地方財政收入措施方面必須獲得三分之二多數；以及越來越依賴於非用戶收費收入來源，諸如一般銷售稅，以資助交通改善工作。另外一項財政限制可以在交通2030計劃草案本身當中找到。聯邦法律要求該計劃要以對未來收入的現實性預測為基礎，而此計劃中所有計劃的成本總額不得超出此一合理預估。因此，交通2030計劃草案一方面詳細制定了全面的改進灣區交通運輸網絡性能的藍圖，另一方面目前的預測收入只能實現這一藍圖的一部分。

### 市場的力量是成功的關鍵

爲了超越這些財政限制並且實現交通2030計劃關於足夠保養、更多高效的運營和戰略擴展的遠景，灣區必須達成全區的共識爭取一系列新的，可以在今後五到十年當中現實地做到的收入措施。在經過十年的忽略之後，提高燃油稅是不言而喻的，而加州現在在人均高速公路消費方面名列50個州的倒數第一名。在最低限度，州燃油稅應該按照通貨膨脹來制定變動指數 - 如同其他11個州那樣 - 以防止隨著時間的推移，其購買力受到持續的侵蝕。

“從長期來講，在一個增長的地區建設不收費的公路運力等於是同交通堵塞進行一場注定失敗的戰鬥。”

地方用戶收費的困境則是一個更加複雜的問題。面對聯邦和州在燃油稅方面不採取行動，郡銷售稅一向是灣區交通運輸擴展計劃的柱石。然而切斷了道路使用者與他或她所使用的系統之間的關係，銷售稅、地產稅、一般性資金收入和其他非用戶收費來源就不能夠向機動車駕駛者發出正確的價格信號，以鼓勵他們聰明地運用高速公路網絡。在私有經濟當中，當一種貨物變得匱乏，其價格就會上升，以平衡供給和需求。一個依靠非用戶收入來支持的交通運輸系統缺少這一關鍵的平衡機制。從長期來講，在一個增長的地區建設不收費的公路運力等於是同交通堵塞進行一場注定失敗的戰鬥。

爲了將價格信號重新引入交通運輸系統，交通2030計劃草案倡導開發一個高乘坐率/收費(HOT)網絡，把灣區現存的HOV車道轉變為HOT車道。共乘轎車，共乘房車以及公交車輛將在HOT車道上繼續享受免費通行，但是其他駕駛者也可以付費使用這些車道。新的公路費收入將會用於支付在系統中存在運力差異的地方建設HOT車道，以及為其他走廊的出行者們運營額外的公交和共享乘車服務。由於一些通勤人士負擔不起脫離交通堵塞的買路錢，HOT車道的一部分收入可以用於補貼使用同一交通走廊的低收入者提供交通運輸服務。



從燃油稅轉變為直接的公路收費並不是一件容易的事情。但是現在就應該開始轉軌。HOT網絡，不僅能夠給那些願意付費的駕駛者提供更好的機動性，也可以令公交和搭車的乘客受益於一個更加全面的鑽石車道系統。HOT車道已經成功地部署在奧蘭治和圣•迭哥郡，以及德州的休斯敦。如前所述，Alameda和Santa Clara郡最近得到了州立法的批准，將在今後的幾年當中測試HOT車道的概念。MTC支持改變州和聯邦法律，以允許在整個灣區落實一個全面的HOT網絡。

第二個潛在的新的用戶收費收入來源是地區燃油稅 - 這是MTC當前徵收權限之內唯一還沒有啓用的MTC有支出決定權的收入來源。灣區的選民是否比州議會更加傾向於批准一項燃油稅是每個人都在猜測的問題。但是除非我們去嘗試，我們永遠不會知道結果。如果議會不希望提高目前的燃油稅，它應該至少改變MTC的行事法令，以允許灣區選舉機構用簡單多數投票的方式批准一個地區性的燃油收費 - 這一標準在2004年3月通過的地區措施2過橋費增長當中已經達到。

作為用戶使用費，地區燃油稅以及HOT車道費具有潛力不僅能夠支持提供額外的系統供應能力，而且影響短缺的道路運力需求。而且作為一項地區有支出決定權的收入來源，它們可以集中用於交通2030計劃投資日程當中的因素 - 例如系統效率、可居住的社區以及貨運流動 - 這些在地方稅收措施當中都是比較被忽略的項目。

**“明日的交通運輸挑戰應該證明不敵一群機動靈活，有著決心、遠見以及克服挑戰的勇氣的被激動的公民。”**

交通2030草案的目標強調一個安全和維護良好的交通運輸系統；可靠的通勤；低收入、耆老和殘障人士可以獲得機動服務；更加適宜居住的社區；為本地區居民保持更加清潔的空氣；以及高效的貨運來增強灣區的經濟競爭力。在目前，我們正在大部分這些目標上面失去陣地。這在貨物運輸方面尤其突出，有太多的居民仍然視貨運為他們個人出行的干擾，而不是本地區經濟繁榮所必需的。不過，有了新的方法，新的科技和新的資源，更好的結果是可能達到的。

在灣區的整個歷史進程當中，我們曾經從災難性的地震、洪水和火災當中恢復過來。我們的地區是有韌性的。明日的交通運輸挑戰應該證明不敵一群機動靈活，有著決心、遠見以及克服挑戰的勇氣的被激動的公民。我們後代的機動性取決於我們今天所採取的大膽步驟。



CHRISTOPHER SPRINGMANN

MTC歡迎您就此交通2030計劃草案提出意見。在交通委員會於預定的2005年2月採取最終行動之前，公眾在審查此文件方面可以扮演一個至關重要的角色。

請將您的意見提交至：

MTC Public Information Office

Joseph P. Bort MetroCenter  
101 Eighth Street  
Oakland, CA 94607

info@mtc.ca.gov (電子郵件)  
510.464.7848 (傳真)

## 公眾為交通2030計劃提供穩健的指引

交通2030計劃草案吸收了各行各業的人們參與企劃，這是MTC採取的前所未有的努力。2003年6月舉行的地區高峰會為T2030計劃拉開了序幕，該峰會在三藩市歷史悠久的皇宮酒店(Palace Hotel)召集了將近500人之眾。公眾參與活動還包括：

- 在整個灣區對3,600名居民進行電話民意調查
- 30次公共研討會，研討會特別致力於聽取來自低收入和少數族裔社區的意見
- 一次特別的多方利益研討會，有來自九個不同的以社區為基礎的組織以及MTC的三個顧問委員會的代表
- 由本地區交通堵塞管理機構主持，以郡為主要方向的研討會以及通過網路展開的深入社區活動
- 六次由各地的公眾所組成的焦點訪談組（包括所有九個郡的居民），以促進對主要的選擇和利弊進行更加深入的討論
- 一個有530位MTC網站的訪客進行的互動式在綫預算挑戰活動
- 對公眾發出一項邀請，請他們直接向MTC提出新的交通運輸項目和計劃，由此有40多項新的項目設想被提交給MTC進行項目表現評估
- 成立三個工作組，代表不同的利益團組，並且充滿了各種具體的開發建議，以改進機動系統的可用性、

單車/行人出行和交通運輸/土地使用之間的關係。工作組在全地區各個地點會面超過十幾次。

### 不同的觀眾，不同的方法

在就交通2030計劃進行社區對話的一系列標誌當中，有一個複雜的電子投票系統，使得開幕活動的與會者能夠就一系列主題立即發表他們的意見。電子投票者顯然希望看到變化，因為有百分之八十九的人同意，灣區應該徹底地重新檢查其交通運輸政策、計劃和項目。不過有意思的是，電子投票者也顯示出並不支持減少對MTC最重要的既定優先目標的撥款：這些優先目標就是運營和維護現有的基礎設施與服務。

MTC與社區組織的合作吸引了數百名居民參加在三藩市田德隆以及灣景區/獵人區、東聖何塞、Milpitas、San Rafael運河區、Concord的紀念碑走廊，以及東奧克蘭和奧克蘭的聖安東尼奧居民區當中舉行的研討會。研討會的資料用西班牙文、中文和越南文以及英文印刷，並且包括回復卡片，可以索取一份在MTC網站上刊登的預算挑戰活動的縮減打印本。在絕大多數會議上都配有翻譯，以幫助不講英語的居民參與，一些社區組織甚至提供現場托兒服務，以便家長能夠更容易地參加。

在2003年秋MTC主持舉行了二十多場其它關於交通2030計劃的公眾會議，包括針對商業以及勞工利益者、環境保護者、灣區單車同盟、原著民部落

政府和灣區婦女投票者聯盟等的研討會。不論研討會是在低收入的居民區還是在高科技的商業樓群當中舉行，幾乎每一場會議都有一位或者若干位MTC專員參加，使得公眾能夠直接同政策制定者對話。

### 計劃體現社區意見

交通2030計劃草案通過包括六個新的目標、一個有五個要點的討論運輸和土地使用相結合的平臺，以及一項經過仔細平衡的投資戰略，體現了MTC從灣區民眾那裏所聽到的意見。該計劃增加了對道路和公共交通方損的投資、按照2001年地區交通計劃制定的水平延續了若干項重要的地區計劃，並且第一次為地區單車/行人網絡以及用心滿足低收入居民的機動性需求的生命綫計劃提供資金。

MTC確認了表現評估措施來衡量交通2030計劃中的深入公眾計劃所制定的一系列目標是否取得進展。評估表格以英文和另外三種文字印刷，在每一次公眾會議之後派發，要求與會者評估深入社區計劃的質量。有超過百分之80的參與者給予了積極的評價。交通2030計劃深入社區活動的成功得到了美國交通部的認可，並在2004年授予MTC交通運輸計劃優秀獎，表彰其在公眾參與、教育和深入社區方面的成績。

**請見交通2030計劃深入公眾和參與計劃第一階段總結報告（2004年1月）以了解更多信息。**